

Wraak!

Reeds jaren — en dat is geen overdrijving — spit Walter Debrock in dit blad het leven van kapers en zeerovers om. Reeds enige tijd heeft hij het terrein van de kaapvaart verlaten en heeft hij het uitsluitend nog over de zeeroverij. Alles wat we steeds wilden weten, maar nooit durfden vragen... of hoe men vroeger al probeerde rijk te worden zonder ervoor te moeten werken.

EEN VAN DE middelen om de door zeeroverij beroofden te vergoeden, bestond in de gewoonte het recht op *represaille* of wraaknemering toe te passen. Deze gewoonte was mettertijd praktisch geïntegreerd in het openbaar en het burgerlijk recht.

Dit recht gaf aan wie ook benadeeld was door zeeroverij gepleegd door een inwoner van een ander land of een andere stad, het recht om van de overheid de toelating te bekomen gelijk welke medeburger van de zeerover gevangen te houden en zijn bezittingen aan te slaan, tot wanneer de schade volledig vergoed zou zijn.

Deze vorm van schadevergoeding tegen het zeebanditisme kon zelf zeer vaak leiden tot zeeroverij vanwege de benadeelden die er dan maar op los gingen...

De bekende archivaris Gilliodts-Van Severen, in zijn inventaris van de "costumen" van Brugge spreekt dan ook van 'l'usage barbare des représailles' (het barbaarse gebruik van de represailles)

Dit recht op represaille werd geïnstitutionaliseerd door het afleveren van *represaillebrieven*, die voor dit recht een legale rechtvaardiging betekenden (*commissions of reprisal*)

Kortom, het betekende dat, indien bvb. een Engels vaartuig geplunderd was door een Frans schip, de Engelse reder het recht kreeg zijn verlies te verhalen op de plundering van gelijk welk Frans schip dan ook.

In oorlogstijd werden dergelijke plunderingen en veroveringen op de landsvijand toegestaan bij speciale commissie-brieven, genaamd "*lettres de marque*" of in goed Vlaams van die tijd "*letteren van maercke*": daar ligt trouwens de geboorte van de eigenlijke kaapvaart. Die kaapvaart werd mettertijd een hulptroep voor de eigenlijke oorlogsvloot, of zoals aan de Vlaamse kusten in de 17de eeuw, de enige bewappende zeemacht van Spanje (Zie



hiervoor de vroeger reeds gepubliceerde reeks over de kaapvaart, in HVB.). De vorst kreeg trouwens een percentage op de buit.

De bekende Franse marinehistoricus Henri Malo zei dat eens kort en goed: "*Le corsaire est le franc-tireur de l'Océan. Le pirate, au contraire exerce de son propre chef le brigandage à main armée*" (de kaper is de vrijshutter van de oceaan. De zeerover, integendeel, handelt voor zichzelf als gewapende brigand) Uit de gevulde lijst van aanvragen tot represaille leren we hoe zeer en hoe vaak onze kusten geteisterd werden door de zeeroverij of zoals we het kunnen noemen, het zeebanditisme

Zeeroverij en onderhandelingen

De talrijke en zeer diverse zeerovers die onze Vlaamse kusten onveilig maakten, kwamen doorgaans uit de naburige gewesten, aangetrokken door omvang en de rijkdom van de Vlaamse scheepvaart vnl. op Frankrijk

en Engeland.

Reeds in de XIIIde eeuw was de Vlaamse scheepvaart op Engeland bijzonder druk, "*ondanks de grote en voortdurende gevaren waaraan de zeeschepen in de middeleeuwen blootgesteld waren*", zegt Dr. Jan Denucé in zijn studie over de Vlaamse en Antwerpse Admiraliteit. Onze thans zo brave geburen, de Zeeuwen, waren vaak de ergste onder allen.

In 1396, bvb op 9 mei, werd een Brugse afvaardiging naar Den Haag gezonden om klacht neer te leggen bij hertog Albrecht, "*van de roovers die ter zee laghen*". Op 3 juni is er een conferentie te Gent om zich uit te spreken over het verlenen van "*letteren van maercke*": "*Ghesendt te Ghend up stic van der voorzienichede die men meende te doene ter zee jeghen de roovers*".

Op 18 februari 1401, nieuwe missie naar Antwerpen deze keer, naar de afgevaardigden van hertog Albrecht; op 11 juni 1401 nieuwe conferentie te Gent, alsmaar tegen de Zeeuwse rovers!

In een raadszitting te Sluis, konstateert men dat de Zeeuwse zeerovers in het Zwin gedrongen zijn en er diverse schepen buit gemaakt hebben, toebehorende respectievelijk aan kooplui van Denemarken, aan Schotten en aan handelaars van Ierland

In 1402 komen de Engelsen de Zeeuwen in hun banditisme vervoegen, met als gevolg dat men alle Engelse en Schotse koopwaren te Sluis in

beslag neemt als weerwraakmaatregel. Men besloot bovendien de jacht te openen op alle Engelse en Schotse schepen, "*die hunne scepe gheiaeght hadde*"

Nochtans, slechts een jaar later, op 4 juli 1403, komen de afgevaardigden van de *Leden van Vlaanderen* samen op een conferentie te Kales, met de afgevaardigden van de Koning van Engeland. Tot een wapenstilstand werd besloten, vnl. om mogelijk te maken dat de nodige maatregelen zouden getroffen worden ter restitutie van de schade aangericht in de Vlaamse wateren, "*scade gedaen op den stroom van Vlaendre*", en om de neutraliteit van Vlaanderen te doen erkennen: "*tfait van de neutraliteyt*"

Hoe de ware schuldigen straffen?

In de teksten der hierboven vermelde jaren betreffende de zeeroverijen, vinden we de reeds vermelde namen waarmee men de zeerovers bedacht.

Aan de *likedelers* hebben we reeds enkele woorden gewijd (HVB 11, 1 nov. 1991 ps 32 & 33) Vaak vinden we thans ook de term "*coorvers*" of "*corvers*" voor zeerovers

Nochtans duidde men, reeds in 1350, een vaartuig dat korfvis of korfharing in Vlaanderen invoerde als *corver* aan. Die *corvers* waren reeds grote schepen waar men aan boord genoeg ruimte had om de gevangen haring te *steuren* of te zouten en in korven te verpakken. Deze *corvers* werden, als gevolg van een aantal wandaden op zee bedreven door Vlaamse vissers, helaas, ook ver-eenzelvigd met zeerovers. In die zin ook werden ze vermeld door de hanzeatistische kooplieden die voor dergelijke schepen de naam *buse* gebruikten, naar de snelle bewapende Noorse *buzza*, waarmee ze herhaaldelijk te maken hadden, zo schrijft onze bekende scheepsspecialist J Van Beylen.

Kortom, in die jaren slaagt men er niet in, welke conferenties en overeenkomsten men ook hield, de ontelbare wandaden op de Noordzee te doen ophouden. De regel op de represailles werd nochtans onverbiddelijk toegepast. Vele schepen, "*scepen van avantage*" genoemd, doorkruisten de zee om op

de rovers of hun medeburgers de schade te recupereren die was aangebracht. Men trachtte dan ook de barbaarse gewoonte van de represaille af te zwakken door het recht ervan te beperken tot de toepassing alleen op de schuldingen. Reeds vanaf 1418 vindt men aanwijzingen daartoe in de registratie van echte "*lettres de marque/ letteren van maercke*", d.i. geregistreerde akten die enkel de toelating geven op de schuldinge zelf zijn rechten op schadevergoeding te doen gelden. In 1477 vindt men in de privilegiën van Brugge de zeer duidelijke tekst; "*Dan men den loop der coopmanscepe niet en sal moghen beletten, onder tdexel van eenighe lettren van maercke, contremarcken, meninghe of reprisailles, dan alleene op de besculdighe, ende gheensins up de innocenten ende onbesculdighe van dien.*"

Het is duidelijk dat men hierbij wat orde wil scheppen in de scheepvaart, vooral op het Kanaal en de Noordzee, wil men vermijden dat een vorm van tegen-zeeroverij ontstaat. De koopman mag niet verjaagd worden bij gelegenheid van oorlogen tussen andere landen en dat is een mening die bij gelegenheid zelfs door de Koning van Engeland werd gedeeld en uitgevaar-

digd. Een verdrag van 1414 tussen de overheden der Lage Landen had reeds terzake een serie regelen vastgelegd. Over de schade zelf en de gebeurtenissen worden gevonnist "*onder beede rade*" d.i. met vertegenwoordigers van beide zijden, terwijl de heer op wiens gebied schade werd berokkend de rechtsvervolgning zal leiden. Er zullen om hem bij te staan vier "*goede mannen*", in onze terminologie experts, worden afgevaardigd om samen bijeen te komen

Stilaan gaat men dus de weg op van een tussenkomst van het centraal gezag met wetgeving en volmacht. De weg is dan geëffend voor het creëren van admiraals en admiraliteiten, belast met de orde en het recht op zee. Dit recht zal zich doorgaans uitstrekken tot aan de grens van de vloed van maart, van waar af de burgerlijke magistraat opnieuw het recht in handen krijgt. Dit opent een zeer rijk en uitvoerig kapittel van onze — en zelfs van de Europese — maritieme geschiedenis.

(Vervolgt)

Walter Debrock.

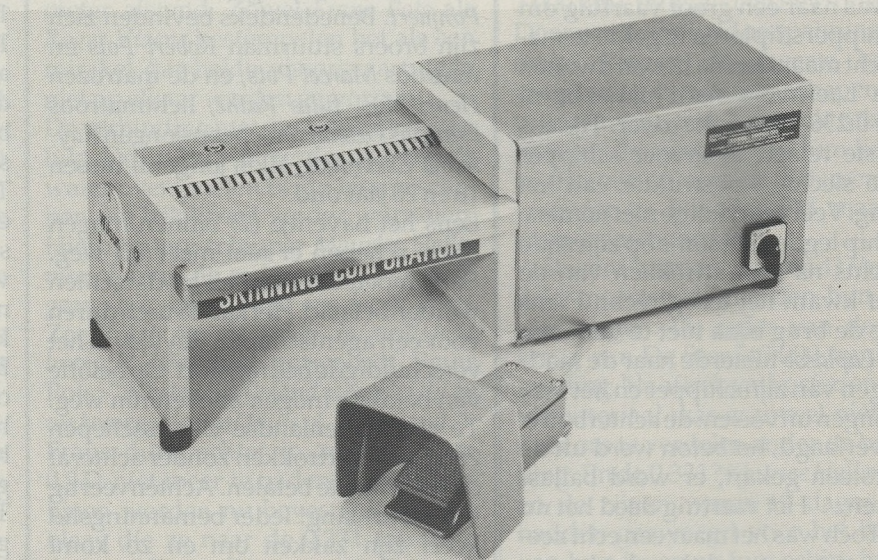
SKINNING CORPORATION

*Prettige feestdagen van het personeel
van Skinning Corporation*

DE BETERE VISONTHUIDMACHINE

KANTOOR
FRILLINGLEI 120
2130 BRASSCHAAT
ANTWERPEN-BELGIE
TEL: 09 32 3 651 54 56
FAX: 09 32 3 652 19 52

Vraag
vrijblijvend
een
demon-
stratie



SC211

PIETER KEES STEEN SR.
CONSTRUCTEUR EN TECHNISCH ADVISEUR.